

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL



Silvio Campos

Agenda do Presidente

O presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, **Silvio Vasco Campos Jorge**, cum-

priu a seguinte agenda de trabalho:

Reunião na Confederação Nacional do Transporte – CNT, Brasília:

O Presidente da CBC, Dr. **Silvio Campos**, participou da Reunião Ordinária da Diretoria da CNT, realizada no dia 1º de fevereiro do corrente ano, onde tratou de assuntos de interesse dos Associados da CBC. Dentre os assuntos pautados, foi apresentada e discutida a nova sistemática de Convênios de Cooperação Financeira firmados entre a Confederação Nacional do Transporte – CNT e as entidades filiadas.

Reunião na CAMEX/MDIC, em Brasília:

O Presidente da CBC, Dr. **Silvio Campos**, reuniu-se com o Coordenador Geral das Indústrias Metalúrgicas e Bens de Capital da CAMEX, Dr. **Ronaldo Melo**, no Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC, no dia 1º de fevereiro do corrente ano. Na ocasião tratou da redução da alíquota do imposto de importação de peças sobressalentes para contêineres reefers e tanks. Foi informado pelo Coordenador que os tramites para a redução do “Ex-Tarifário” de tais peças, tem que ser em conformidade com a Resolução CAMEX nº 035/2006 e que, a relação das peças que foram enviadas pela CBC à CAMEX terá que ser desmembrada. Ou seja: a CBC terá que pleitear peça por peça, uma a uma individualmente, e preencher os requisitos citados na Resolução.

Reunião da Câmara de Logística Integrada – CLI da AEB – Associação de Comércio Exterior do Brasil:

O Dr. **Silvio Campos** tem participado das reuniões da CLI/AEB, e está tratando nesse grupo de trabalho da isenção da cobrança do ICMS no transporte de contêineres vazios, nos modais rodoviário e ferroviário; e da implementação da atividade do Operador de Transporte Multimodal – OTM, de abrangência nacional.

O presidente da CBC ressaltou que: “não são todos os estados que cobram o imposto. No passado, a CBC havia pleiteado a isenção junto ao Conselho Fazendário – CONFAZ, em Brasília, e não havia obtido resultado positivo. Em conjunto com a AEB, foi elaborado e expedido um ofício às Secretarias de Fazenda de cada estado, solicitando a isenção do imposto, mas, que, nem todos os estados assinalaram positivamente, argumentado perda de receita”.

Nossa Infra-Estrutura de Transporte

A infra-estrutura de transporte no Brasil é constituída de 7,5 mil quilômetros de costa atlântica, a qual concentra 80% do PIB, mas que é pouco utilizada pela nossa navegação de cabotagem; 1,6 milhão de quilômetros de rodovias, dos quais apenas 10% são pavimentados e, excetuando os dez mil quilômetros sob gestão privada, são mal conservados; a maior parte da malha ferroviária, de aproximadamente 26 a 27 mil quilômetros de extensão, tem maus traçados e condições técnicas inadequadas exceto os trechos por onde circulam os trens de minério de ferro. Dos 45 mil quilômetros de rios, potencialmente navegáveis, somente 28 mil são utilizados e mesmo assim, de forma improvisada devido à falta de sinalização, terminais e dragagem.

A operação dos portos marítimos melhorou muito após a entrada em vigor da Lei 8.630/93, conhecida a Lei de Modernização dos Portos mas ainda há problemas de dragagem, acessos e instalações portuárias.

Por isso a logística no Brasil é excessivamente cara, fato que nos leva a ter pequena participação no comércio mundial, principalmente pela falta de investimentos na infra-estrutura de transporte. Na verdade, o setor transporte brasileiro, como um todo, está caminhando, a passos largos, para o estrangulamento definitivo. Como o Brasil precisa de um longo ciclo de crescimento econômico auto-sustentável para melhorar a qualidade de vida de seu povo, o Governo Federal precisa investir, anualmente, somente na infra-estrutura de transporte, cerca de 2,5% do PIB, ou seja, R\$52 bilhões, para atender à demanda interna e o crescimento do comércio exterior. A melhor estratégia para a implementação de corredores multimodais, é a utilização otimizada dos modos aquaviário, ferroviário e rodoviário e a continuidade da modernização dos portos.

Para a inserção da carga geral (produtos industrializados) na multimodalidade é indispensável o uso do contêiner e para isso as ferrovias e a navegação de cabotagem estão se adequando para participar ativamente desse mercado.

XXI Congresso Panamericano de Estradas de Ferro

Está prevista a realização, em Buenos Aires, de 30 de agosto a 04 de setembro próximo, o XXI Congresso Panamericano de Estradas de Ferro. O temário do Congresso é bastante abrangente por envolver todos os assuntos de interesse do setor ferroviário.



Tecon Santos Brasil poderá operar até 3 milhões de Teu's por ano

O Terminal de Contêineres (Tecon), da operadora portuária Santos-Brasil S.A., terá sua capacidade de movimentação de cargas ampliada em 150% nos próximos cinco anos, saindo dos atuais 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para atingir 3 milhões de TEUs por ano. Esse resultado será obtido a partir da anexação de uma área de cerca de 100 mil metros quadrados, vizinha à instalação, que fica na Margem Esquerda do cais, em Guarujá, e à aquisição de novos equipamentos.

Os planos para o Tecon foram anunciados na manhã de ontem (15/03/07), na Capital, pelo presidente da Santos-Brasil S.A., Wady Jasmin, em entrevista exclusiva a A Tribuna. O anúncio ocorreu dois dias depois da Justiça Federal de Santos divulgar a sentença da juíza Alessandra Nuyens Aguiar Aranha, julgando improcedentes duas ações movidas contra a Codesp, para impedir que a estatal entregasse o terreno localizado ao lado do Tecon à operadora portuária.

Ontem, a Companhia Docas transferiu à Santos-Brasil a posse da gleba, localizada entre o pátio de contêineres e o complexo do Terminal de Granéis de Guarujá (TGG).

Com a aquisição, além de ampliar seu espaço de armazenagem, a empresa conseguirá expandir seu cais para 980 metros, ficando com quatro berços de atracação. Atualmente, o costado tem 760 metros, onde só podem parar três cargueiros.

De acordo com Wady Jasmin, o aumento de sua infraestrutura vai exigir investimentos de R\$ 250 milhões. Deste total, R\$ 70 milhões serão aplicados ainda este ano. Com a entrega do lote, a Santos-Brasil dará início imediato ao processo de licenciamento ambiental do empreendimento, o que poderá ser concluído em seis meses. Na sequência, começarão as obras, inicialmente as do novo cais, o que levará um ano, e depois as do pátio, demandando mais 12 meses.

"A capacidade de operação do terminal é uma barganha entre área, equipamentos e eficiência operacional. O tempo que vamos chegar no volume planejado é mais uma definição da demanda", afirmou.

Enquanto não receber a área, a Santos-Brasil vai investir nas suas instalações atuais. Até o final deste ano, estão previstas demolições de armazéns para abrir novas áreas dentro do Tecon, o deslocamento de prédios administrativos e a compra de novos equipamentos, totalizando R\$130 milhões.

Os novos aparelhos irão custar R\$ 40 milhões. Serão adquiridos 12 transtêineres, que permitem a remoção dos cofres com maior rapidez e o armazenamento de mais volumes em uma mesma área. A expectativa é que os equipamentos cheguem ao porto entre o final deste ano e o início do próximo.

(Fonte: Portos e Navios – Data: 16/03/2007)

CRIAÇÃO DE SECRETARIA DIVIDE EXECUTIVOS E AUTORIDADES

A decisão do presidente Luiz Ignácio Lula da Silva de criar uma Secretaria Especial de Portos com status de ministério, retirando do Ministério dos Transportes as decisões sobre o setor, está dividindo opiniões de usuários e autoridades que atuam no Porto de Santos.

Para alguns, a medida não passa de jogada política da União para evitar o cerne do problema portuário no País: a má gestão dos portos. Para outros, a iniciativa é bem-vinda porque prioriza o setor, a principal porta de entrada e saída do comércio exterior nacional.

Conforme publicado na edição da última sexta-feira de A Tribuna, Lula decidiu criar a secretaria na última quarta-feira, em Brasília, e informou sua proposta ao então ministro da Integração Nacional, Pedro Brito, cotado para assumir o órgão. Como Brito é ligado ao Partido Socialista Brasileiro (PSB), a medida - ainda não oficializada pelo Palácio do Planalto - seria uma saída para acomodar o PSB no Governo, sem mexer com os brios do Partido da República (PR, ex-PL), que deverá mesmo ficar com o Ministério dos Transportes.

O diretor do Departamento de Infra-estrutura do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), Luis Augusto Opice, criticou a decisão de Lula. Para o executivo, a estrutura da pasta dos Transportes já tem todos os instrumentos necessários para definir a política portuária nacional. "Não é falta de instrumentos,

de legislação ou de órgão para cuidar. O problema é de gestão. Lamento que, mais uma vez, a área de infra-estrutura, porto, aeroporto, enfim, seja relegada a um plano de irresponsabilidade. Isso é mais um subterfúgio para não enfrentar o problema real, que é a má gestão dos portos".

Segundo Opice, o presidente deveria dispensar ao setor o mesmo cuidado dado à Educação. Durante a apresentação do pacote da Educação, ocorrida na última quarta-feira, Lula cobrou aprimoramento profissional dos professores. "Aquilo que Lula disse sobre a Educação e a Saúde, que são áreas sensíveis, que não podem ter políticos, gente sem experiência, deveria valer também para a área de infra-estrutura", avaliou.

Ainda para o diretor do Ciesp, a criação da secretaria foi uma jogada de Brasília para dar uma resposta ao Governo de São Paulo, que defende a regionalização do Porto de Santos, o maior e mais importante do País.

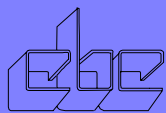
Um dos argumentos utilizados pelo governador José Serra é que a Codesp é gerida de longe, pois o Ministério dos Transportes fica em Brasília. A criação da Secretaria, dependendo da sede, poderia acabar com esse vácuo.

(Fonte: Portos e Navios - Data: 21/03/2007).

Grupo de Trabalho do Sistema Metroferroviário

No dia 28 de fevereiro o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Sistema Metroferroviário se reuniu na Casa Civil, em Brasília, para ouvir o consultor Marcus Quintella, que elaborou um trabalho para o sistema composto pela Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre).

Além dos presidentes da Abifer e Simefre, estiveram presentes representantes dos Ministérios das Cidades e da Casa Civil, bem como do BNDES, CNTT, CUT, ANTP, AEAMESP (Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô de São Paulo), ABDIB e das empresas Bombardier, Siemens, Trends, Alstom e CAF.



CONTÊINERES: UM FARDO PESADO EM 2006

Entre as causas, infra-estrutura dos portos e câmbio

O ritmo de crescimento dos terminais de contêineres despencou no ano passado, quando foram movimentadas 3,849 milhões de unidades, crescimento de apenas 6,59% frente a 2005. Foi o pior resultado do setor desde 1999, ano da maxidesvalorização do real. Entre 2002 e 2005, os terminais mantinham um ritmo de crescimento médio de 20%, segundo dados da consultoria Datamar. Executivos culpam a valorização do real, que reduziu o embarque de manufaturados, e uma piora na infra-estrutura dos portos.

A queda nas exportações de carnes de frango e bovina também foi mencionada pelos executivos, resultado da gripe aviária e da febre aftosa. Os produtos são exportados em contêineres refrigerados. O vice-presidente da Libra Terminais, Álvaro Sávio, explica que os mercados de Santa Catarina e Paraná foram os principais afetados, com impacto maior na movimentação dos terminais das regiões Sudeste e Sul. "Houve incremento grande na importação, com queda grande de exportação", avalia.

O Grupo Libra, que opera terminais de contêineres nos portos do Rio, Imbituba (SC) e Santos (SP), movimentou no ano passado 940 mil TEUs (unidade de medida equivalente a contêineres de 20 pés), aumento de 5,3% na comparação a 2005. "Em janeiro deste ano, contudo, registramos movimentação de 42 mil unidades no Porto de Santos, aumento de 25% frente a igual mês do ano passado. Isso quer dizer que o ano está se mostrando mais promissor. Estamos mais otimistas", afirma.

No ano passado, o volume de contêineres cheios importados - mais relevante por ter preço de movimentação 105% superior ao de contêineres importados vazios - cresceu de 870 mil para 1,002 milhão de unidades frente a 2005, crescimento de 15,26%. O aumento do fluxo de importação, contudo, não foi suficiente para compensar as perdas nas exportações. O presidente do Tecon Suape (PE), Sergio Kano, afirma que, ainda assim, o crescimento das importações será importante para os resultados deste ano.

O Tecon Suape cresceu em 10% a movimentação de contêineres no ano passado, de 179.471 para 197.296 TEUs. Segundo Kano, o aumento poderia ter sido de 20% não fossem os gargalos logísticos dos portos do Sul e Sudeste do país.

Otimismo. "Estamos também mais otimistas para este ano", diz Kano. "Esperamos movimentar no terminal 250 mil TEUs, um aumento de 25%. Neste ano, diferentemente de 2006, as exportações terão papel importante no crescimento, ao lado das importações. Passaremos a embarcar garrafas PET da fábrica do grupo italiano Mossi & Ghisolfi, maior unidade do mundo. Neste primeiro ano deverão ser exportadas de 15 mil a 20 mil TEUs apenas desta unidade. Quando a fábrica estiver 100% em operação, serão 30 mil TEUs por ano."

O terminal de contêineres Santos Brasil, maior da América Latina, também revela otimismo, fruto do crescimento do comércio exterior, do aumento do grau de containerização das

cargas e do incremento das movimentações no Porto de Santos. O terminal, que investirá cerca de R\$ 200 milhões até dezembro, prevê movimentar 820 mil contêineres em 2006. No ano passado, o crescimento dos embarques e desembarques foi de 8%, resultado ligeiramente acima do mercado.

O menor crescimento no ano passado não impediu, contudo, a atração de novos investidores para o setor. Em uma operação relâmpago, o fundo Gávea Investment Fund, gerido por Armínio Fraga (ex-presidente do Banco Central), comprou 25% da Multiterminais, que opera o terminal 2 de contêineres do Porto do Rio de Janeiro. O Tecon 2 movimentou no ano passado 175 mil TEUs, crescimento de 5,5% frente ao ano anterior. Os recursos serão utilizados pelos acionistas para compra de novos equipamentos.

(Fonte: PORTAL NAVAL - Data: 19/03/2007)

Ciclos Econômicos

No Brasil, quatro ciclos econômicos foram marcantes até que o País iniciasse o seu processo de industrialização: cana de açúcar, ouro, borracha e café. Os dois primeiros prescindiam de transportes terrestres eficientes: o primeiro porque as usinas se localizavam na beira de rios ou muito próximas da costa Atlântica. A borracha nativa, que chegou a representar 25% da nossa economia, exigiu a construção de uma ferrovia, a Madeira - Mamoré beirando o trecho encachoeirado do Rio Madeira, entre Porto Velho e San Antônio e permitindo o transporte combinado hidro-ferroviário. Mas, infelizmente quando a ferrovia foi concluída o boom da borracha nativa havia acabado.

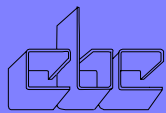
Já para atender o transporte do café, sobretudo para exportação, havia necessidade de transporte de grande capacidade.

Entre 1860 e 1940 o Brasil passou por profundas mudanças. Uma delas foi o declínio da lavoura do açúcar no Nordeste e a ascensão da lavoura cafeeira no Sudeste que recebeu levas de imigrantes estrangeiros, alterando significativamente o biótipo do povo brasileiro. A ferrovia foi fundamental para a interiorização dos imigrantes e para o transporte do café do interior para os portos.

A cultura do café possibilitou que o Rio de Janeiro se tornasse o pólo fabril mais importante até 1910. São Paulo só o ultrapassou na década de 1920, quando a lavoura cafeeira se deslocou do Vale do Paraíba para o Oeste de São Paulo. Portanto, o processo de industrialização brasileiro foi desencadeado pela monocultura do café.

Até 1872 São Paulo era 10ª cidade em número de habitantes, ficando atrás de Niterói, São Luís, Cuiabá, Fortaleza e outras.

A partir de então, graças à implantação de uma extensa malha ferroviária e a crescente expansão da produção da cafeeira, São Paulo passou a ser a locomotiva do Brasil.



TRANSPORTE, MULTIMODALIDADE E LOGÍSTICA

E mais do que isso, até entre aqueles que vendem o serviço, e mesmo ensinam através de aulas, palestras, artigos, entrevistas, etc., o que é bem mais grave. É claro que isso ajuda a aumentar a confusão, pois um formador de opinião é seguido quase sem contestação pelos leigos ou pouco familiarizados com o *metier*.

Em primeiro lugar, convém estabelecer a diferença entre a multimodalidade e a intermodalidade, antes que a confusão aumente ainda mais, que aqui também temos problemas.

A intermodalidade é a operação normal praticada ao longo do tempo, desde os primórdios da humanidade e do transporte. É a operação em que se utiliza mais de um modo de transporte – caminhão/navio, por exemplo – para se levar a mercadoria de um ponto a outro, em que tudo é independente. Com isso, queremos dizer que cada modo de transporte é responsável pelo seu trecho, emitindo seu próprio documento de transporte, em que o contratante do transporte recebe um conhecimento de embarque em seu nome como embarcador (*shipper*).

A multimodalidade tem em comum com a intermodalidade apenas o fato de se utilizar de mais de um modo de transporte para levar a mercadoria de um ponto a outro. O restante é bem diferente. Na multimodalidade, que é operada por um OTM – operador de transporte multimodal, este se responsabiliza por todo o processo, de ponto a ponto, com responsabilidade única e documento único, em que o dono da carga é seu embarcador. O OTM não precisa ter veículos de nenhum modo de transporte e pode sub-contratá-los, aparecendo ele como o embarcador dos demais transportadores.

Isso posto, voltemos ao âmago da questão, o assunto primordial, que é a diferença entre transporte, multimodalidade e logística.

O transporte é o ato de se levar a mercadoria de um ponto a outro, em determinado modo, por exemplo, utilizando-se do veículo rodoviário, ou um navio no transporte marítimo. O transporte é parte de uma operação intermodal ou multimodal, e apenas isso, não se constituindo de qualquer operação especial ou mesmo uma operação logística, de quem também é parte.

Uma operação logística, no entanto, é um processo global de deslocamento de uma determinada carga, de um ponto inicial ao seu ponto final, para entrega ao comprador, da melhor forma que isso possa ocorrer. Com o melhor *transit time*, os melhores modos de transporte, no mais curto tempo possível, com o melhor preço, enfim, melhor tudo.

Um processo logístico adequado, e de sucesso, deve levar em conta todas as variáveis importantes e que possam influenciar de alguma maneira o processo. Envolve conhecimentos especiais, parceria, dedicação, estudo, acompanhamento de todos os modos de transporte e suas evoluções e custos, armazenagem idem, etc. É preciso exercitar o planejamento o tempo todo, enfim, pensar e utilizar todas as armas ao alcance para a consecução da tarefa de entrega da mercadoria da melhor forma que isso possa ser feito.

Em logística podemos afirmar, e dizemos isso aos nossos

alunos e ouvintes, que se você não fizer, o seu concorrente fará. Nem se preocupe com esse detalhe, sempre há alguém que fará melhor, se não hoje, amanhã. Outra colocação que pode ser feita é que a logística não tem modelo, e o que funcionou bem ontem pode não ser o ideal hoje, e muito menos amanhã. Em síntese, logística não tem modelo e é extremamente dinâmica.

Assim, fica claro, pelo que foi dito, que a multimodalidade não é opcional à logística como já ouvimos de pessoas da área, e nem esta se enquadra naquela, muito ao contrário.

A logística é a mãe da operação, sendo a multimodalidade um dos instrumentos a serem utilizados por ela. Portanto, a logística é o processo superior, e se vale dos instrumentos transporte, transbordo, intermodalidade e multimodalidade para cumprir seu objetivo. Isso em se tratando apenas da parte de deslocamento direto de uma mercadoria. É claro que a logística pode se valer também de outros instrumentos, conforme já citado, por exemplo, a armazenagem entre o uso dos modos de transporte.

Samir Keedi, Economista, mestre em administração, professor universitário e autor de diversos livros e artigos sobre transportes, seguros, logística de transporte e comércio exterior em geral.

e-mail: samir@aduaneiras.com.br

Seminário Debaterá Infra-Estrutura do Transporte no País

A Comissão de Viação e Transportes promoverá seminário para debater as deficiências de infra-estrutura do transporte rodoviário no País. A realização da sétima edição do Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas foi sugerida pelo deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE) e aprovada na quarta-feira (14/03/07).

O seminário deverá ocorrer de 22 a 24 de maio deste ano e será organizado em parceria com a NTC & Logística e pela Federação Interestadual do Transporte Rodoviário (Fenatac).

Nos últimos seis encontros, foram discutidas as condições das rodovias brasileiras, a infra-estrutura logística do transporte, o envelhecimento da frota de caminhões e o aumento do custo do frete rodoviário em decorrência da elevação dos preços dos combustíveis. Também foram propostas normas para o transporte de cargas.

“Esse evento tem se destacado por levantar questões de relevância para a vida nacional, como a própria sensibilização da sociedade brasileira para a grave questão das deficiências na infra-estrutura logística do País”, afirmou Patriota.

O local do seminário e a lista de debatedores ainda não foram definidos.

(Fonte: Portos e Navios – Data: 16/03/2007).

Alto custo portuário dificulta Logística Multimodal

A capacidade estática reduzida nos terminais portuários prejudica a produtividade das manobras de vagões e impede uma melhor produtividade na movimentação de trens

O alto custo portuário praticado por terminais de Santos na movimentação de vagões com contêiner dificulta a logística de transporte multimodal do interior ao Porto de Santos. A afirmação é do Diretor Técnico de Transporte Ferroviário de Cargas da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, em Santos, Washington Soares. A informação faz parte da “Análise da Conjuntura em 2006” da CBC sobre utilização de trens expressos de contêineres.



Washington Soares

Segundo Soares, o custo dos serviços complementares à logística do transporte ferroviário torna o sistema de transporte multimodal menos competitivo. O atraso na entrega das cargas por parte dos terminais portuários, quando superior a 72 horas, gera despesas extras ao processo logístico de transporte aduaneiro.

E a falta de produtividade da frota de vagões também gera custos aos usuários do modal ferroviário, ressalta.

O diretor lembra ainda que, o Porto vêm batendo, ano a ano, recordes de movimentação, acima das expectativas da Cia. Docas do Estado de São Paulo – Codesp e a ferrovia também. Porém, ele lembra que pouco está sendo feito para que a estrutura ferroviária de Santos consiga acompanhar tais números. “Nada ainda foi feito para dobrar a capacidade no segmento ferroviário. Vimos em 2006 um ano de aprovação, de assinatura de protocolo em função da Avenida Perimetral e não vemos nada de projeto ferroviário assinado pela Autoridade Portuária, presença dos representantes das concessionárias ferroviárias e dos representantes dos terminais portuários nas discussões”.

Soares explica que, a capacidade estática dos terminais portuários é um dos fatores que causam o chamado gargalo portuário. A capacidade estática reduzida nos terminais portuários prejudica a produtividade das manobras de vagões e impede uma melhor produtividade na carga e descarga simultânea de trens, quando o número é superior a 30 vagões/trem.

“A operadora ALL condiciona a divisão parcial dos trens de acordo com a limitação estática das linhas férreas adjacentes dos terminais portuários. Esse procedimento é moroso quando há o recebimento simultâneo de trens expressos de contêiner de duas concessionárias ferroviárias para um único ramal ferroviário de bitola mista. Ou a interpelação de manobras distintas de única concessionária ferroviária. Um exemplo é o carregamento de vagões de cabotagem no mesmo espaço físico de formação de trens com contêineres de importação, no regime de DTA”, defende Soares.

Como consequência desta situação, Soares afirma que armadores decidem desviar navios com contêineres de importação de Santos para atracação em outros portos. “Esse procedimento gera uma evasão de cargas de importação do modal ferroviário”.

“Com a perspectiva de crescimento estimada em 16% ao

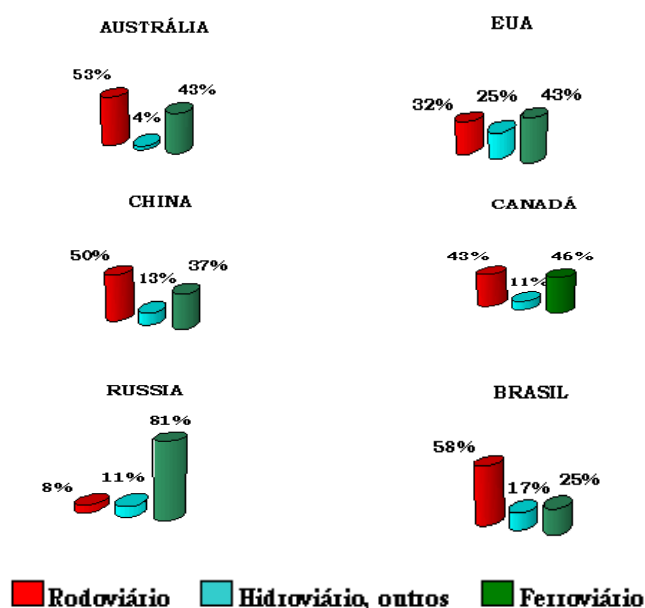
ano para transporte de carga containerizada, em 2008 o modal ferroviário estaria próximo a 30% da matriz de transporte nacional e no limite da capacidade estática dos terminais portuários de Santos”.

Então fica a pergunta: “Mesmo que considerando a implementação de projetos de revitalização do modal, como o Ferroanel, adicionado às propostas do Plano de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, quais os projetos de expansão dos ramais ferroviários existentes no Porto de Santos para atender a futura demanda emergente hoje?”

Para Soares, é necessário uma solução rápida: “É preciso um projeto pra os terminais portuários para o aumento da produtividade ferroviária pelos concessionárias, obtendo uma visão técnica, mais coerente do cenário do transporte ferroviário, caso contrário, pode ser feito um investimento que não seja adequado para o setor e que mais tarde poderá ser afetado”.

Peso Excessivo das Rodovias

Dois seis países de dimensões continentais: Rússia, Canadá, Estados Unidos, China, Austrália e Brasil – nosso país é o que apresenta a maior concentração da carga nas rodovias, conforme mostram os gráficos a seguir:



Nossa malha ferroviária além de pequena apresenta uma excessiva concentração da carga em apenas 5 mil quilômetros de linhas, onde se concentram os fluxos de granéis com destaque para o minério de ferro.